

เปิดโรดแมป ‘ยานยนต์ไฟฟ้า’

สั้น 10 ปี บีเอ็มอีวีทะลุ 7.5 แสนคัน

รายงาน

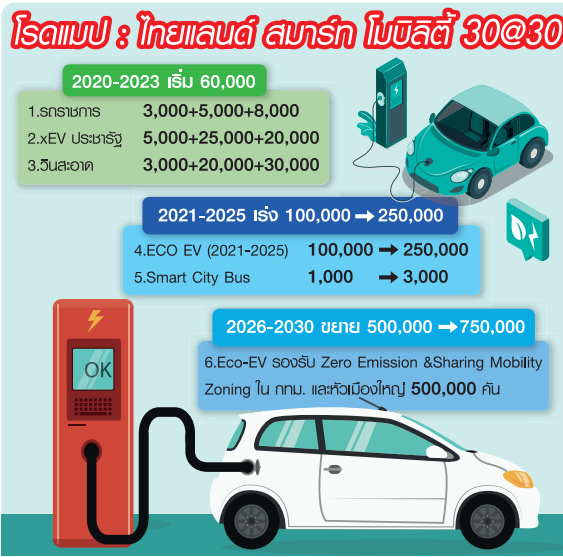
ต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา นายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ลงนามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 38/2563 แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เพื่อเป็นกลไกในการกำหนดนโยบายเร่งรัด และติดตามการดำเนินงานขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าประสงค์ ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจัง และสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกือบทุกภาคส่วน

หลังจากนั้นแค่ 4 วัน คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติเรียกประชุมด่วน มีรองนายกฯ สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ นั่งหัวโต๊ะ มอบหมายให้ บีโอไอพิจารณาสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมของการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และแบตเตอรี่ไฟฟ้า เพื่อให้เกิดเป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าภายใน 5 ปี และมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพลังงาน และกระทรวงคมนาคม ร่วมกันพิจารณาดำเนินการให้เกิดอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ประกอบด้วย รถยนต์ จักรยานยนต์ และรถบัสสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคม และลดปัญหาฝุ่น PM 2.5 ได้อย่างยั่งยืน

10 ปีบีเอ็มอีวี 7.5 แสนคัน

ปัจจุบันจะเห็นมีผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้ว 28 โครงการ มูลค่าการลงทุนกว่า 1.1 แสนล้านบาท และมีการจำหน่ายรถยนต์แล้วกว่า 5 าย ประกอบด้วย โตโยต้า ฮอนด้า ฟอรั่ม เมอร์เซเดส-เบนซ์ และบีเอ็มอีวีบีเอ็มยู สำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าหรือสถานีชาร์จ ภาครัฐและเอกชนได้มีการติดตั้งสถานีชาร์จรวม 736 จุด และคิวชาร์จ 69 จุด ส่วนการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่ มีผู้ขอส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอกว่า 11 ราย ได้รับการส่งเสริมการลงทุน 9 ราย ประกอบด้วยหน่วยงานนี้รถยนต์ไฟฟ้า มีราคาสูง ประชาชนเข้าถึงยาก และจำนวนสถานีชาร์จไม่เพียงพอที่จะรองรับการเดินทางระยะไกล

ทั้งนี้ ตามโรดแมปการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเดินไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยตั้งเป้าในปี 2030 ประเทศไทยมีการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (xEV) 30% ของปริมาณการ



ที่มา : คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ

ผลิตทั้งหมดที่ 2.5 ล้านคัน หรือเป็น 750,000 คัน

บันไดขั้นที่หนึ่ง 6 หมื่นคัน

จากเป้าหมายข้างต้น สตีปแรกในการเดินไปสู่เป้าหมาย 2030 นั้น รัฐบาลได้วางกรอบไว้ 2 ปี คือ ปี 2020-2022 ด้วยการเริ่มนำร่องที่รถยนต์ของหน่วยงานราชการ, อีวี ประชาชน และวินสอาด ด้วยจำนวนรถ 60,000 คัน แบ่งเป็น 1.รถราชการ 3,000+5,000+8,000 = 16,000 คัน 2. EV ประชาชน 5,000+25,000+20,000 = 30,000 คัน 3.วินสอาด 3,000+20,000+30,000 = 53,000 คัน และยังกำหนดมาตรการสนับสนุน ด้วยเงื่อนไขการกำหนดอายุการใช้งานรถยนต์/ปรับภาษีจดทะเบียนระบบจัดการจราจร, การดำเนินการตามแผนการบังคับใช้ Euro 5, 6 และการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานี+ทำให้เข้าถึงการใช้งานได้สะดวก (billing system, platform) 4.แก้ปัญห

สตีปสองแตะแสนคัน

จากนั้นเข้าสู่แผน 5 ปี 2021-2025 เพื่อไปสู่เป้าหมายยอดรวมของรถ xEV ที่ 250,000 คัน เป็นการต่อยอดจากเฟสแรก ด้วยการส่งเสริมโครงการ ECO EV จำนวน 100,000 คัน ไปเป็น 250,000 คัน และโครงการ Smart City Bus จาก 1,000 คัน ไปเป็น 3,000 คัน ด้วยการจัดสรรงบประมาณสำหรับ ATTRIC อย่างต่อเนื่อง และยกระดับ R&D การพัฒนาบุคลากรและสถานประกอบการ, มาตรการ soft loan สำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการปรับเปลี่ยนไปสู่ยานยนต์สมัยใหม่, การปรับปรุงกฎระเบียบ ในการให้

บริการผ่านแพลตฟอร์ม โดยทำให้ธุรกิจเดิมอยู่ได้ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้บริโภค

นำร่องราชการและรัฐวิสาหกิจ

การประชุมครั้งนี้ได้มีมาตรการนำร่องการใช้งาน รถราชการ และรัฐวิสาหกิจ โดยมีเป้าหมายเพื่อจัดซื้อ-เช่ารถยนต์ อีวี แบ่งเป็น 1.รถประจำตำแหน่งสะสม 8,500 คัน 2.รถใช้งานของราชการ 7,500 คัน/ปี โดยให้การดำเนินการ 1.จัดซื้อรถ โดยยกเว้นภาษีสรรพสามิต และ VAT 2.รถที่เข้าร่วมโครงการต้องเป็นรถที่ผลิตในประเทศ หรือรถทดลองนำเข้ามาตามเงื่อนไข BOI และได้ตั้งงบประมาณในการเช่า-ซื้อรถยนต์อีวีประจำตำแหน่งของรองอธิบดี 1,200,000 บาท อธิบดี 1,600,000 บาท ปลัดกระทรวง 2,800,000 บาท รัฐมนตรีว่าการ 3,700,000 บาท และรองนายกรัฐมนตรี 4,000,000 บาท

อัดฉีดรถเก่าแลกอีวีให้ 1 แสน

เพื่อเดินไปสู่เป้าหมายรถยนต์ปลั๊ก-อินไฮบริด 25,000 คัน และรถยนต์บีอีวี 25,000 คัน ในช่วงเวลา 3 ปีจากนี้ นโยบายดังกล่าวได้มอบสิทธิประโยชน์ในการรับซื้อรถเก่า (10 ปี) โดยให้มูลค่าสูงสุด 100,000 บาทต่อคัน เพื่อให้ผู้ซื้อสามารถนำรถไปแลกเป็นรถยนต์ไฟฟ้าคันใหม่ได้ ภายใต้เกณฑ์ที่กำหนดว่าจะต้องเป็นรถยนต์ที่อยู่ในแคตตาล็อกและผู้ขายจะต้องรับผิดชอบในการกำจัดซากรถเก่าด้วย ในขั้นตอนนี้รัฐบาลได้ตั้งงบประมาณจากภาษีสรรพสามิตได้ถึง 5 พันล้านบาท ส่วนโครงการ Smart City Bus ก็เช่นเดียวกัน โดยจะเริ่มจากรถเมล์ ชสมก. 50 คัน และรถ

บัสในสนามบินอีก 50 คัน โดยตั้งเป้าว่าจะทยอยเปลี่ยนให้ครบ 5,000 คัน ภายในระยะเวลา 5 ปี ตรงนี้คาดว่า จะมีส่วนช่วยสนับสนุนผู้ประกอบการไทยที่มีความสามารถในการผลิตอีวี รวมทั้งซอฟต์แวร์และแอปพลิเคชันสำหรับชาร์จโมบิลิตี้ เพื่อเตรียมไปสู่การพัฒนาการประจำทางขั้นอัตโนมัติ และยังช่วยลดภาระค่าจัดซื้อรถและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงด้วยการพัฒนาผู้ผลิตในประเทศ

ประเดิม “วินสอาด” มิ.ย.นี้

ขณะที่ในส่วนของการจักรยานยนต์รับจ้างมาพร้อมกับโครงการวินสอาด เป้าหมายผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 53,000 คัน ระยะเวลา 3 ปี 2020-2023 โดยกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเลือนเป็นของตนเอง จะได้สิทธิประโยชน์รับซื้อรถเก่า (10 ปี) 15,000 บาทต่อคัน ขดเขยดกเบี้ยส่วนต่าง 10,000 บาทต่อคัน ค่าเปลี่ยนแบตเตอรี่ 30,000 บาทต่อคัน ภายใต้งบฯ 2,954 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการหวังว่าจะสามารถประหยัดงบประมาณ ค่าพลังงานและการซ่อมบำรุง 5,891 ล้านบาท ซึ่งน่าจะประเดิมได้ 500 คัน ในเดือนมิถุนายนนี้

ทั้งนี้ เชื่อว่าเมื่อความชัดเจนระดับนโยบาย การสนับสนุนในภาพใหญ่จากรัฐบาลได้ประกาศออกมาชัดเจนแล้ว หลังจากก่อนหน้านี้ที่ภาคเอกชนเดินหน้ากันไปแบบไร้ทิศทาง เชื่อว่าเมื่อหัวข้อการสร้างแรงจูงใจในการเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการเพิ่มสิทธิประโยชน์การลงทุนเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ตลอดจนการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา จัดทำมาตรฐาน สร้างศูนย์ทดสอบสมรรถนะและความปลอดภัย จัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรและแบตเตอรี่ใช้แล้ว และการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์

เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมไทยเติบโตและพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยการต่อยอดการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายใน (internal combustion engine : ICE) ไปสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญในภูมิภาค รัฐบาลมีนโยบายให้มีการพัฒนาผู้ผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ เพื่อให้ผู้ประกอบการยังอยู่ในห่วงโซ่อุปทาน และเป็นกำลังสำคัญให้อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยจะอาศัยกลไกที่สำคัญคือ คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ

จากนี้ไปโอกาสที่ประเทศไทยและคนไทยจะได้ใช้ยานยนต์พลังงานสะอาด คงจะอยู่แค่เอื้อม